Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8134**

18. Wahlperiode 13.04.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel, Harald Ebner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Kritik des Bundesrechnungshofes am Bundesverkehrswegeplan

Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung muss die Bundesregierung nachweisen, dass Straßenbauprojekte gesamtwirtschaftlich sinnvoll und notwendig sind. Kern der Bewertungen der Verkehrsprojekte im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030) ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV). Dabei werden alle monetarisierbaren Auswirkungen (Nutzen) den Investitionskosten gegenübergestellt. Je höher das Verhältnis desto gesamtwirtschaftlich sinnvoller soll ein Projekt sein. Durch niedrigere Kosten steigt das Verhältnis an, ein Vorhaben scheint rentabler. Eine gute Plausibilitätsprüfung der Kostenrahmen ist daher dringend notwendig.

Dabei hängt das NKV maßgeblich von einer realistischen Ermittlung der Investitionskosten des jeweiligen Straßenbauvorhabens ab. Angesichts der in der Vergangenheit zu niedrig angesetzten Investitionskosten, sollten diese nun im BVWP 2030 vor der Ermittlung des NKV systematisch auf ihre Plausibilität geprüft werden.

Der Bundesrechnungshof (BRH) hat die Kostenplausibilisierung der für den BVWP 2030 angemeldeten Straßenbauprojekte untersucht und hierbei gravierende Mängel festgestellt.

In dem durch den BRH vorgelegten „Bericht nach § 88 Absatz 2 [der Bundeshaushaltsordnung] BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030“ kommen die Prüfer des BRH zu dem Schluss, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Kosten der für den BVWP 2030 angemeldeten Straßenbauprojekte nicht ausreichend und nicht nachvollziehbar überprüft hat. Die im BVWP-Entwurf dargelegten Bewertungen der einzelnen Projekte sind dadurch weder verlässlich noch untereinander vergleichbar. Es bestehen erhebliche Zweifel ob beim jüngst vorgelegten Entwurf des BVWP 2030, die Kosten für die Straßenbauprojekte im BVWP 2030 plausibel berechnet wurden. Der BRH empfiehlt daher, zumindest einen Teil der Straßenbauprojekte erneut zu bewerten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Aus welchem Grund hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) es unterlassen, den Ländern ein einheitliches Verfahren für die Berechnung der Erhaltungskosten von Ausbauprojekten vorzugeben, wodurch die Länder den Erhaltungskostenanteil sehr unterschiedlich und teilweise falsch berechneten und die Nutzen-Kosten-Verhältnisse (NKV) damit teilweise nicht korrekt und untereinander nicht vergleichbar sind?

2. Aus welchem Grund hat das BMVI die Vorschläge des beauftragten Ingenieurbüros für eine Plausibilisierung der Investitionskosten bei Ausbauprojekten nicht aufgriffen?

3. Aus welchem Grund hat das BMVI darauf verzichtet, das Verfahren zur Berechnung der sog. Vergleichskosten (anhand derer die Kosten der von den Ländern angemeldeten Straßenprojekte überprüft wurden) zumindest stichprobenweise auf seine Qualität und Eignung hin zu prüfen und die beauftragte Leistung zur Anwendung freigegeben, obwohl es die Herleitung der Vergleichskosten nicht im Detail kannte?

4. a) Wieso gelang es dem BMVI nicht, dem mit der Erstellung eines Verfahrens zur Kostenplausibilisierung beauftragten Büro eine ausreichend große Zahl an fertiggestellten Straßenbauprojekten zur Berechnung der Vergleichskosten vorzulegen?

   b) Wieso forderte das BMVI die Länder nicht dazu auf, für alle 148 Vorhaben, die von dem beauftragten Büro für notwendig befunden wurden, um Vergleichskosten zu erstellen, Kostendaten in einer verwendbaren Form zur Verfügung zu stellen?

   c) Die Daten welcher 78 Straßenvorhaben wurden dem Büro zur Berechnung der Vergleichskosten vorgelegt (bitte mit Kostenangabe)?

   d) Wieso konnten davon nur 54 Projekte tatsächlich verwertet werden?

   e) Welche 54 Vorhaben wurden letztlich zur Berechnung der Vergleichskosten bewertet?

   f) Welche Daten hat das beauftragte Büro verwendet, um die fehlenden Kostendaten zu ergänzen (bitte unter Angabe der Projekte)?

   g) Hat das BMVI die durch das Büro zur Ergänzung hinzugezogenen Daten überprüft?

      Wenn ja, wie?

      Wenn nein, warum nicht?

   h) Hat das BMVI sichergestellt, dass die Vergleichskosten ausschließlich auf Grundlage von schlussgerechneten Projekten berechnet wurden?

      Wenn ja, wie?

      Wenn nein, warum nicht?

   i) Kann das BMVI ausschließen, dass Vergleichskosten von nicht schlussgerechneten Vorhaben hinzugezogen wurden, was zu einer Ermittlung zu niedriger Vergleichskosten führen würde, da nur bei schlussgerechneten Projekten Kostensteigerungen berücksichtigt werden können?

      Wenn ja, wie?

      Wenn nein, warum nicht?

5. a) Bei welchen Vorhaben lagen die Kosten unterhalb der zuvor ermittelten Untergrenze, und für welche Vorhaben mussten die Kostenberechnungen daher infolge mit der jeweiligen Straßenverwaltung besprochen werden (bitte unter Angabe der angegebenen Projektkosten, des NKV, des Bundeslandes und der Einstufung im Entwurf des BVWP 2030)?

   b) Bei welchen dieser Vorhaben kam es zur so genannten Rotschaltung, d. h. dass sich die Differenz zwischen den Vergleichskosten und den angegebenen Kosten nicht aufklären ließ und die Projekte als nicht plausibel eingestuft wurden?

   c) Zu wie vielen Rotschaltungen kam es im Zuge des Bewertungsverfahrens insgesamt (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

   d) Welche und wie viele Vorhaben, bei denen es im Laufe der Kostenplausibilisierung zu Rotschaltungen kam, sind im Entwurf des neuen BVWP 2030 dem Vordringlichen Bedarf zugeordnet?

   e) Welche und wie viele Vorhaben, bei denen es im Laufe der Kostenplausibilisierung zu Rotschaltungen kam, sind im Entwurf des neuen BVWP 2030 dem Weiteren Bedarf zugeordnet?

   f) Hat das BMVI die Ergebnisse der durch das beauftragte Büro durchgeführten Kostenplausibilisierung der einzelnen Vorhaben kontrolliert?

   Wenn ja, wie, und mit welchem Ergebnis?

   Wenn nein, wieso nicht?

   g) Inwiefern ist es zutreffend, dass die Vorlage der Dokumentation der Kostenplausibilisierung der einzelnen Vorhaben durch das Büro gegenüber dem BMVI vertraglich nicht vorgesehen und eine effektive Kontrolle so bereits im Voraus ausgeschlossen wurde?

6. a) Aus welchen fachlichen Gründen wurde die Kostenuntergrenze nach der Bewertung von einigen hundert Straßenbauprojekten um 15 Prozent abgesenkt, weil diese Projekte nach den Berechnungen des beauftragten Büros unterhalb des möglichen Kostenrahmens lagen und damit nicht plausibel waren, es also zu Rotschaltungen kam?

   b) Inwiefern ist es zutreffend, dass diese Absenkung der Kostenuntergrenze nur erfolgte, um als zu aufwändig eingeschätzte Rücksprachen mit den Straßenbauverwaltungen zu vermeiden?

   c) Warum hat das BMVI nicht veranlasst, dass die rotgeschalteten Vorhaben zur Überarbeitung der Kostenermittlung an die Länder zurückgewiesen werden?

   d) Welche Vorhaben wurden unter Anwendung der abgesenkten Kostenuntergrenze plausibilisiert (bitte unter Angabe der angegebenen Projektkosten, des NKV, des Bundeslandes und der Einstufung im Entwurf des BVWP 2030)?

   e) Welche Vorhaben wurden unter Anwendung der nachträglich abgesenkten Kostenuntergrenze im Zuge des Plausibilisierungsprozesses rotgeschaltet (bitte unter Angabe der angegebenen Projektkosten, des NKV, des Bundeslandes und der Einstufung im Entwurf des BVWP 2030)?

7. Für wie viele und welche der über 1 800 angemeldeten Straßenvorhaben wurde ein NKV ≤ 1 berechnet (bitte unter Angabe des Projektes, des NKV, der Kosten und des anmeldenden Bundeslandes)?

8. Inwiefern folgt die Bundesregierung der Empfehlung des Bundesrechnungshofes (BRH), Straßenneubauprojekte, bei denen die Vergleichskosten unterschritten wurden und deren NKV an einem für die Aufstellung des Bedarfsplans relevanten Schwellenwert der einzelnen Dringlichkeitskategorien (Schwelle zwischen Vordringlichem Bedarf und Weiterem Bedarf bzw. zwischen Vordringlichem Bedarf – Engpassbeseitigung und Vordringlichem Bedarf) liegt, erneut auf ihre Plausibilität zu untersuchen?
9. Inwiefern folgt die Bundesregierung der Empfehlung des BRH alle Straßenausbauprojekte erneut zu plausibilisieren und die ermittelten Erhaltungskosten bei Ausbauprojekten mit den Ergebnissen der Erhaltungsbedarfsprognose 2016 bis 2030 abzugleichen?
10. Inwiefern folgt die Bundesregierung der Empfehlung des BRH nunmehr zügig ein Kostenmanagementsystem aufzubauen, um auf dessen Grundlage nachvollziehbarere Vergleichskosten generieren zu können?
11. Weshalb werden in den Dossiers zu den einzelnen Projekten im Projektinformationssystem PRINS die betroffenen Bundestagswahlkreise aufgeführt, obwohl das Ziel der Bundesverkehrswegeplanung sein muss, den Bundesverkehrswegeplan nach objektiven, fachlichen Kriterien und nicht nach politischen Gesichtspunkten aufzustellen?

Berlin, den 12. April 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333